

Aanpak verkeersveiligheid elektrische fietsen

Verslag van expertbijeenkomst op
6 november 2025

Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Opdrachtnemer	Goudappel BV
Kenmerk	021941.20251114.R1.02
Datum publicatie	3 december 2025
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 3-12-25

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1. Introductie	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Werkwijze	6
2. Opgehaalde maatregelen	8
2.1 Dataverzameling	8
2.2 Wet- en regelgeving	9
2.3 Ontwerp e-fietsen	11
2.4 Toezicht en handhaving	11
2.5 Openbare ruimte	12
2.6 Communicatie, voorlichting en educatie	12
3. Algemene overwegingen	14

Samenvatting

In navolging van de aangekondigde maatregelen in de [Kamerbrief](#)¹ van 28 augustus 2025, organiseerde Goudappel op 6 november 2025 een expertbijeenkomst om te verkennen of er aanvullende effectieve maatregelen mogelijk zijn in de verkeersveiligheidsaanpak voor (opgevoerde) elektrische fietsen. De bijeenkomst richtte zich op de hele keten van ontwerp tot gebruik en handhaving, en expliciet niet op criminaliteitsbestrijding. Voor de bijeenkomst zijn experts met uiteenlopende achtergronden uitgenodigd, allen met directe raakvlakken met de problematiek rond e-fietsen.

Veel van de genoemde maatregelen bouwen voort op de bestaande aanpak. Deelnemers zagen met name ruimte voor verdere uitwerking en prioritering op de hierna genoemde onderdelen.

Deelnemers gaven aan dat in de basis **verbeterde dataverzameling** nodig is om het probleem juist te definiëren en om weten waar de huidige aanpak adequaat kan worden verbeterd. Denk aan meer gedetailleerde ongevalregistratie (type e-fiets, eventuele opvoering, leeftijd), bij inzicht in de rol van infrastructuur, markt- en gebruiksdata, effectiviteit van handhaving (pakkans, inzet) en voertuigveiligheidsrisico's.

¹ [Kamerstukken II 2024/2025, 29398, Nr. 1183](#)

Het **verduidelijken en stroomlijnen van richtlijnen en wet- en regelgeving** op Europees niveau, maakt het volgens deelnemers eenvoudiger om aan de gestelde kaders te voldoen en om toezicht te houden op de naleving daarvan. Dit is een langetermijnproces, waarmee de uitdagingen in toezicht en handhaving fundamenteel en Europees niveau worden gestroomlijnd.

Met **aangescherpte technische eisen** worden e-fietsen mogelijk minder manipuleerbaar. Ook kan met technische eisen worden aangestuurd op een meer natuurlijke trapondersteuning, en daarmee een op meer natuurlijk rijgedrag.

Verdere investeringen in het **centraliseren en stroomlijnen van markttoezicht** maakt de bron aanpak effectiever. Bij de handhaving door de politie lagen volgens deelnemers mogelijk enkele kansen bij het **vergroten van de subjectieve pakkans** met gerichte en proportionele maatregelen, zoals sancties zonder waarschuwing bij specifieke overtredingen, snellere inbeslagname, extra bevoegdheden voor boa's en lokale samenwerkingen.

Wat betreft **gebruiksregels en inrichting van de openbare ruimte**, zijn met name voorstellen genoemd waarmee de verkeersveiligheid voor meerdere weggebruikers toeneemt, zoals een algemene verlaging van de snelheid. Consistentie met regels voor andere voertuigcategorieën is vaak genoemd als belangrijke voorwaarde.

Ten aanzien van **ontwerp en kwaliteit** lag de focus op maatregelen die het gebruik van veilige, hoogwaardige modellen stimuleren die aansluiten bij de behoeften van jongeren. Sterkere producten kunnen aantrekkelijker worden via prijsprikkels (subsidies, fiscale instrumenten), meer transparantie (een publiek reviewsysteem) en op termijn mogelijk een versterking van het Europese marktaandeel (fiscale stimulansen, gerichte importmaatregelen, innovatiesubsidies).

In het verlengde van de brede gedragsaanpak zijn meerdere ideeën voor **communicatie en educatie** ingebracht, met een gerichte gedragsaanpak voor jongeren, via campagnes en influencers die risicoperceptie vergroten en het veilige imago van goedgekeurde modellen én de gewone fiets versterken. Een brede educatielijn (via ouders, scholen en (sport)verenigingen) is wenselijk.

Na de sessie concludeerde enkele deelnemers dat niet alle ingebrachte maatregelen wenselijk zijn en dat **de voorstellen vragen om verdere uitwerking en nuancering**. Deze rapportage bevat naast nieuwe maatregelen ook bekende maatregelen om het totaaloverzicht weer te geven van de opgehaalde informatie tijdens de sessie. Daarnaast zijn er door enkele deelnemers **algemene aandachtspunten** genoemd bij het uitwerken van verdere maatregelen:

- waar mogelijk voorkomen dat de grote groep gebruikers wordt belast door met maatregelen die bedoeld zijn voor een kleine groep overtreders;
- benader maatregelen in langetermijnperspectief en bewaak de balans tussen voertuigcategorieën. Het bijstellen van de negatieve effecten van e-fietsen heeft tijd nodig, het mobiliteitslandschap blijft veranderen met nieuwe voertuigtypen.

1. Introductie

1.1 Aanleiding

In het voorjaar van 2024 informeerde IenW de Kamer over de aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen, waaronder fatbikes. In de [Kamerbrief](#)² van 28 augustus 2025 kondigde de demissionair minister aanvullende maatregelen aan en werd toegezegd in het najaar met experts te verkennen welke effectieve maatregelen nog ontbreken. In dat kader organiseerde Goudappel op 6 november 2025 in Den Haag de expertbijeenkomst “verkeersveiligheidsaanpak (opgevoerde) elektrische fietsen”.

Het doel van deze bijeenkomst was het inventariseren van ontbrekende maatregelen binnen de huidige aanpak voor (opgevoerde) e-fietsen, bekeken vanuit de gehele keten van productie tot gebruik op straat. De focus van de bijeenkomst lag specifiek op maatregelen die zijn gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid, niet op criminaliteitsbestrijding (zoals diefstal en overlast) en niet op het heroverwegen van bestaande of aangekondigde maatregelen uit de Kamerbrieven.

² [Kamerstukken II 2024/2025, 29398, Nr. 1183](#)

De opbrengsten van de bijeenkomst zoals gebundeld in dit verslag, zijn bedoeld als aanvulling op het bestaande beleidskader en leveren input voor verdere uitwerking en prioritering binnen de verkeersveiligheidsaanpak voor (opgevoerde) e-fietsen.

De sessie richtte zich nadrukkelijk niet op criminaliteitsbestrijding (zoals diefstal en overlast) en niet op het heroverwegen van maatregelen uit de Kamerbrieven. De opbrengsten zijn bedoeld als aanvulling op het bestaande beleidskader en leveren input voor verdere uitwerking en prioritering binnen de verkeersveiligheidsaanpak voor (opgevoerde) e-fietsen.

1.2 Werkwijze

Deelnemers

Voor de bijeenkomst zijn experts met uiteenlopende achtergronden uitgenodigd, allen met directe raakvlakken met de problematiek rond en. In totaal waren 15 verschillende organisaties aanwezig. De groep bestond uit experts vanuit lokale overheden, overheidsinstanties, kennis- en onderzoeksinstituten, het bedrijfsleven en brancheorganisaties en belangenorganisaties.

Gezamenlijk vertrekpunt

De bijeenkomst startte met het bepalen van het gezamenlijke vertrekpunt voor de bijeenkomst, bestaande uit een beeld van de opgave en de huidige aanpak. In een voorstelronde gaven de deelnemers ieder een stukje van de opgave met de verkeersveiligheid van e-fietsen. Aansluitend presenteerde het ministerie haar rol, de huidige aanpak en de randvoorwaarden voor de dag.

Brainstorm in groepen

Na een korte warming-up om het creatief denken te stimuleren, werkten deelnemers in drie groepen aan nog niet verkende oplossingsrichtingen langs de keten van de e-fiets: ontwerp en productie, inkoop, verkoop en voorlichting en gebruik en handhaving.

Na een pauze verdiepten de deelnemers voorgestelde maatregelen aan de hand van vier vragen: hoe beoordelen we de maatregelen, welke schakels in de keten zijn cruciaal, welke partijen spelen een rol en welke onderdelen blijven binnen de huidige scope onderbelicht. We sloten af met een plenaire terugkoppeling en afronding van de stakeholdersessie.



Figuur 1.1: fases in de keten van de elektrische fiets, zoals gebruikt tijdens de bijeenkomst

2. Opgehaalde maatregelen

De opgehaalde maatregelen staan in de hiernavolgende paragrafen. We hebben deze gebundeld op de volgende onderwerpen:

- Wet en regelgeving;
- Dataverzameling;
- Ontwerp van e-fietsen;
- Toezicht en handhaving;
- Openbare ruimte;
- Communicatie, voorlichting en educatie.

Tot slot volgen een aantal algemene overwegingen van de deelnemers over de inhoud van wat tijdens de bijeenkomst aan bod is gekomen.

2.1 Dataverzameling

Tijdens de expertbijeenkomst gaven deelnemers aan dat er ruimte bestaat voor verbeterd inzicht in de verkeersveiligheidsproblematiek rondom e-fietsen. Momenteel ontbreken nog essentiële data en inzichten die nodig zijn om het probleem zuiver te definiëren en om weten waar de huidige aanpak adequaat kan worden verbeterd. Deelnemers benadrukten dat het beeld van verkeersonveiligheid genuanceerder lijkt dan vaak wordt verondersteld. Zo worden de problemen met (opgevoerde) fatbikes breed door deelnemers onderschreven, maar is ook genoemd dat het niet bewezen is dat fatbikes, mits niet opgevoerd, onveiliger zijn en onveiliger worden

gebruikt dan andere e-fietsen. De problematiek moet volgens de deelnemers breder worden gezien dan alleen e-fietsen of fatbikes.

Meerdere deelnemers constateerden dat gevoel en beeldvorming op dit moment een groot onderdeel zijn van het verkeersveiligheidsdebat. Met verbeterde data over wat daadwerkelijk gebeurt en verbeterde kennis over waarom dit gebeurt, kan een meer effectieve basis worden gelegd voor maatregelen.

Genoemde suggesties voor dataverzameling en kennisontwikkeling zijn:

- gedetailleerde ongevallenregistratie per leeftijdscategorie, waarbij systematisch wordt vastgesteld wat voor soort e-fiets het betreft en of deze is opgevoerd;
- type infrastructuur waar ongevallen plaatsvinden en de rol van infrastructuur bij deze incidenten;
- omvang en aard van het probleem: wie ervaart welke problemen, en in welke mate?;
- data over handhavingsinzet: de pakkans, benodigde tijd per staandhouding, de relatie tussen inspanning en effectiviteit;
- inzicht in de precieze risico's met betrekking tot voertuigveiligheid;
- verkoopcijfers van verschillende soorten e-fietsen en inzicht in de markt rondom 'onveilige' e-fietsen: wie koopt en verkoopt deze voertuigen en waarom?;

- vergelijkend onderzoek met autoregels en -beleid ter inspiratie voor passende maatregelen;
- bredere analyse van snelheidsproblematiek bij verschillende vervoersmiddelen, niet beperken tot jongeren of fatbikes.

2.2 Wet- en regelgeving

Verduidelijken en stroomlijnen wetgeving op EU niveau

Tijdens de expertbijeenkomst werd het belang van uniformiteit en duidelijkheid in wetgeving en richtlijnen benadrukt. Heldere en eenduidige kaders maken het voor alle betrokken partijen eenvoudiger om aan de vereisten te voldoen, hierop toe te zien en effectief te handhaven. Een aantal deelnemers ervaren de huidige wetgeving als te versnipperd, wat de uitvoering en naleving ervan bemoeilijkt. Deze deelnemers pleitten daarom voor stroomlijning, zodat de verschillende onderdelen van de wetgeving begrijpelijk worden voor alle betrokkenen. Dit vraagt om nader onderzoek.

Deelnemers benadrukten dat uniformering bij voorkeur op Europees niveau moet plaatsvinden, gezien de realiteit van een Europese markt voor deze voertuigen. Dit is wel een tijdrovend proces met zijn eigen voor- en nadelen en is daarom onderdeel van een langetermijnaanpak.

Actualiseren technische eisen elektrische fietsen

Een voornaam aandachtspunt is het actualiseren en verduidelijken van de technische eisen die e-fietsen zijn gesteld. Binnen de huidige kaders en richtlijnen is het mogelijk om e-fietsen te ontwikkelen die in de praktijk, volgens meerdere deelnemers, te veel lijken op een snorfiets of bromfiets. Door de manier van aandrijving hebben deze e-fietsen teveel

'grijze' kenmerken, waardoor het rijgedrag onnatuurlijk en onveilig kan zijn of als onveilig kan worden ervaren door andere weggebruikers. Een actualisatie van de kaders kan zich bijvoorbeeld richten op het vervangen van het maximale nominale vermogen door een maximaal absoluut vermogen. Ook is door meerdere deelnemers genoemd dat de ondersteuning in verhouding zou moeten staan tot de kracht die de bestuurder levert en met de snelheid van de fiets (hogere snelheid, minder ondersteuning). De inschatting is dat dergelijke aanpassingen zorgen voor een meer natuurlijke wijze van ondersteuning en daarmee voor natuurlijker rijgedrag.

Daarnaast kunnen technische eisen worden aangescherpt, zodat voertuigen minder eenvoudig op te voeren zijn. Zo kan worden overwogen om te verbieden dat de snelheid en ondersteuning van een e-fiets door gebruikers kan worden ingesteld. Ook is genoemd dat de verkoop van producten waarmee e-fietsen kunnen worden opgevoerd (zoals een opvoersetje) weliswaar verboden is, maar dat de aanpak mogelijk nog effectiever kan. Idealiter zijn de elektrische onderdelen van een e-fiets 'gesloten' ontworpen, net als bij auto's het geval is, waardoor deze minder eenvoudig door gebruikers aan te passen zijn.

Typegoedkeuring voor elektrische fietsen

Net als in de [Kamerbrief](#)³ van 28 augustus 2025 aan bod is gekomen, is ook tijdens de expertbijeenkomst gesproken over de voor- en nadelen van een vorm van typegoedkeuring voor elektrische fietsen.

Een typegoedkeuring biedt een oplossing voor beperkingen in de controle op kwaliteit en de handhaving op verkeerd gebruik van e-fietsen. Met een vorm van kentekening zijn niet-goedgekeurde elektrische fietsen eenvoudig te identificeren. Voor die identificatie zien enkele deelnemers een chip of stickers meer kansrijk dan een volledig kenteken. Ook zou een typegoedkeuring meer mogelijkheden creëren voor verzekeringen. Als de fiets op naam staat, kan deze niet alleen tegen diefstal maar ook voor schade worden verzekerd, waarbij verzekeraars extra voorwaarden kunnen stellen en aanvullende voorlichting kunnen bieden.

Een verplichte typegoedkeuring is een omvangrijke organisatorische maatregel waarmee toezicht en handhaving beter te organiseren zijn. Dit vraagt zowel landelijk als lokaal om extra capaciteit: een keuringsinstantie moet worden ingericht en budget krijgen. Mogelijk kunnen innovatieve methodes worden ingezet om de goedkeuring te controleren. Tegelijkertijd benadrukten deelnemers dat dit organisatorische vraagstuk in proportie moet staan tot de risico's. Met andere maatregelen, zoals aanscherping van wet- en regelgeving en verdere samenwerking tussen toezichthoudende en handhavende organisaties is ook een deel van het gewenste effect te bereiken. Een keuringssysteem maakt gebruikers identificeerbaar, maar de vraag is of

hiermee de juiste groep wordt bereikt en wat de nadelen zijn voor de massa. De meeste deelnemers zien alleen een lichte vorm van typegoedkeuring als kansrijk, bijvoorbeeld vergelijkbaar met de regeling voor elektrische steps.

Gebruiksregels

Tijdens de expertbijeenkomst gaven deelnemers aan dat regels voor het gebruik van elektrische fietsen eenduidig moeten zijn en kloppend bij regels voor andere voertuigsoorten.

Verschillende concrete gebruiksregels kwamen aan bod. In de basis draagt een lagere snelheid bij aan de verkeersveiligheid, daarom is gepleit voor meer 30 km/h straten en meer fietsstraten. Ook kwam de mogelijkheid van een algemene maximale snelheid op het fietspad aan bod. Verder werd de minimale leeftijd voor het gebruik van e-fietsen besproken, waarbij deelnemers verschillende voor- en nadelen benoemden bij verschillende leeftijdsgrenzen. Een helmplicht in verschillende varianten (algemeen, leeftijdsgebonden, voertuiggebonden), kwam eveneens aan bod.

Ook is de optie besproken om een rijbewijs of verplichte cursus in te voeren voor e-fietsgebruikers. Dit zou een extra grond bieden voor handhaving. Tegelijkertijd merkten deelnemers op dat een dergelijke maatregel botst met Europese regelgeving en dat hieraan ook verscheidene nadelen kleven.

³ [Kamerstukken II 2024/2025, 29398, Nr. 1183](#)

2.3 Ontwerp e-fietsen

Inspelen op behoefte van de doelgroep

De populariteit van de fatbike onder jongeren komt volgens deelnemers onder andere voort uit het feit dat deze e-fiets goed aansluit bij hun behoeften. Een veelgenoemd praktijkvoordeel is dat jongeren er met twee personen op kunnen rijden. Deelnemers willen verkennen hoe e-fietsfabrikanten gestimuleerd kunnen worden om kwalitatief hoogwaardige, veilige modellen te ontwikkelen die expliciet zijn ontworpen voor meerpersoonsgebruik. Zo spelen we gericht in op de wensen van jongeren en vergroten we de aantrekkelijkheid van goedgekeurde, kwalitatief goede e-fietsen.

Prijsverschil e-fietsen en fatbikes

Deelnemers benadrukken, in lijn met andere thema's, het belang van een groter aandeel kwalitatief goede e-fietsen. Prijs is hierbij doorslaggevend, deelnemers zien dat modellen die niet aan kwaliteitsnormen voldoen aanzienlijk goedkoper zijn, waardoor consumenten vaak voor de laaggeprijsde optie kiezen. Besproken is hoe het prijsverschil kan worden verkleind, genoemde ideeën zijn: door de prijs van goedkope kwalitatief mindere fietsen te verhogen, de prijs van hoogwaardige modellen (nieuw en tweedehands) te verlagen. Een genoemd instrument is gerichte subsidiëring van kwalitatief goede e-fietsen en fatbikes. Daarnaast is geopperd om met een grootschalig, publiek reviewsysteem kwaliteitsverschillen transparant te maken en zo de keuze voor veilige modellen te stimuleren.

Stimuleren van 'Made in Europe'

Enkele deelnemers benoemen dat het stimuleren van een (innovatieve) maakindustrie voor elektrische fietsen in Europa kan zorgen voor een verbeterd toezicht op de kwaliteit van e-fietsen. Hoewel geïmporteerde producten onder dezelfde kaders vallen als producten die in de EU gemaakt worden, kunnen effecten op de kwaliteit op lange termijn merkbaar zijn. Als mogelijke instrumenten om Europese productie en kwaliteit te stimuleren zijn genoemd:

- fiscale prikkels voor EU-geproduceerde e-fietsen;
- gerichte importmaatregelen voor fietsen van buiten de EU;
- innovatiesubsidies voor opschaling en automatisering van fietsproductie in Europa.

2.4 Toezicht en handhaving

Verhogen subjectieve pakkans

Onder de deelnemers bestond brede consensus over het belang van het vergroten van de subjectieve pakkans. Ondanks verbeteringen in de handhaving op opgevoerde e-fietsen, was het beeld bij de meeste deelnemers dat gebruikers van een opgevoerde e-fiets nog te vaak verwachten hiermee weg te komen. Hierbij is het volgens de deelnemers realistisch om de beperkte handhavingscapaciteit in ogenschouw te nemen. Als maatregelen werden genoemd:

- het verkennen van handhaving zonder waarschuwing bij specifieke overtredingen, directe inbeslagname van opgevoerde fiets mogelijk maken (in plaats van na tweede keer binnen twee jaar);
- inzet van boa's ter ondersteuning van de politie op dit dossier (inclusief bijbehorende opleiding);
- intensiveren samenwerking met scholen.

Bij invoering van een kentekenplicht voor e-fietsen zou handhaving ook digitaal kunnen (bijvoorbeeld met flitspalen en scanvoertuigen).

Centraliseren van markttoezicht

In de basis is toezicht efficiënter dan handhaving, zo werd genoemd. Er zijn immers veel minder fabrikanten en verkopers dan e-fiets-eigenaren. Maar hiervoor moet het markttoezicht op e-fietsen volgens meerdere deelnemers wel centraler en consistent worden ingericht. Voorgesteld is een vaste structuur, via één partij of een samenwerkingsverband, die binnen de bestaande kaders het toezicht op de veiligheid van zowel e-fietsen als bromfietsen uitvoert. Nu staat Europese toelating soms op gespannen voet met straatcontrole: ILT controleert bromfietsen, NVWA e-fietsen. Een elektrische fiets met illegale specificaties (bijv. te zware motor) valt onder ILT, een 'gewone' e-fiets onder NVWA. Door deze knip valt toezicht geregeld tussen wal en schip. Eind 2025 starten gezamenlijke controles van ILT en NVWA, hier liggen kansen voor centralisatie en stroomlijning van markttoezicht. Ervaringen vanuit deze samenwerking kunnen aanleiding geven om mogelijkheden voor aanpassing van wetgeving op EU-niveau.

2.5 Openbare ruimte

Verschillende deelnemers brachten in dat er meer ruimte voor de (elektrische) fiets op staat moet komen. Een voorgestelde maatregel is het vaststellen van een minimale breedte voor fietspaden, zodat verschillende snelheden veilig naast elkaar kunnen bestaan. Daarbij is onderkend dat fysieke inpassing niet overal haalbaar is; een gerichte aanpak op locaties met aantoonbare knelpunten ligt daarom voor de hand. Aanvullend is voorgesteld om meer straten terug te schalen naar

30 km/uur. Volgens de deelnemers verkleint dit de kans op ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en (elektrische) fietsers.

2.6 Communicatie, voorlichting en educatie

Gedragscampagne jongeren

Deelnemers benoemen de risicoperceptie van jongeren als een relevant aspect van de problematiek rond e-fietsen. Jongeren schatten risico's systematisch lager in dan volwassenen en vertonen vaker impulsief en groep gedreven gedrag, wat op e-fietsen kan leiden tot hogere snelheden en risicovolle manoeuvres. Vanuit dit perspectief benoemen deelnemers een gerichte gedragsaanpak voor jongeren als route die verder kan worden ingezet, zoals ook voorgesteld door het Ministerie. Voorbeelden hiervan zijn campagnes die aansluiten bij de belevingswereld van jongeren, gericht op het versterken van het imago van zowel veilige e-fietsmodellen en van de gewone fiets en het stimuleren van veilig gedrag in het verkeer. Daarnaast is benadrukt dat jongeren sterk worden beïnvloed door wat zij zien op sociale media en van influencers. Deze platforms kunnen gericht worden ingezet voor normstelling, zodat veilige keuzes binnen de doelgroep vanzelfsprekender worden.

Beeldvorming en acceptatie e-fietsen

Tijdens de expertbijeenkomst gaven deelnemers aan dat er een negatief beeld bestaat over de verkeersveiligheid van elektrische fietsen, terwijl dit beeld niet altijd terecht is. In het bijzonder wanneer wordt gekeken naar verschillende typen elektrische fietsen en de diverse doelgroepen die deze gebruiken. Enkele deelnemers wijzen erop dat de negatieve

beeldvorming sterk samenhangt met de snelle opkomst van de elektrische fiets. Daarbij zijn zowel roekeloos rijdende jongeren op fatbikes als onoplettende ouderen op e-fietsen genoemd. Een deelnemer merkte daarbij op dat bepaalde maatregelen, zoals een 'harde aanpak' van fatbikes en de oproep om een helm te gebruiken, juist het beeld van onveiligheid kunnen versterken. Deze beeldvorming draagt volgens deelnemers bij aan een gevoel van verkeersonveiligheid, ook wanneer de objectieve verkeersveiligheid beter is dan het beeld suggereert.

Deelnemers zien mogelijkheden om dit subjectieve onveiligheidsgevoel te beïnvloeden door actief in te zetten op het verbeteren van de beeldvorming rondom fatbikes en andere elektrische fietsen. Met meer data en inzichten over de daadwerkelijke verkeersveiligheid van verschillende soorten elektrische fietsen kan een meer genuanceerd beeld worden gegeven.

Ook werd de gedachte geopperd dat, aangezien de feitelijke overeenkomsten tussen verschillende typen elektrische fietsen groter zijn dan de verschillen, het verbreden van de doelgroep voor fatbikes zou kunnen bijdragen aan een positiever beeld. Fatbikes hebben bepaalde positieve eigenschappen die ook voor andere doelgroepen geschikt kunnen zijn. Bijvoorbeeld acties of regelingen waarbij een scooter of auto kan worden ingeruild voor een fatbike. Dergelijke acties zouden het aantal motorvoertuigen kunnen verminderen en tegelijkertijd de fatbike losweten van één specifieke gebruikersgroep, wat kan bijdragen aan een genuanceerder beeld.

Educatie e-fietsen

Parallel hieraan is een brede educatielijns voorgesteld, zoals brieven en voorlichting aan ouders, betrokkenheid van sportverenigingen, gericht stimuleren van helmgebruik, en uitbreiding van verkeerseducatie met e-fietsspecifieke modules. Kernonderdelen die hierbij zijn genoemd zijn verkeersinzicht, risicoperceptie, zelfregulatie, omgevingsbewustzijn en oudereducatie.

Voor praktische vaardigheden is voorgesteld om e-fietspraktijktrainingen en vaardigheidstesten te borgen in bestaande verkeerseducatie, en het inzetten van VR-training. Deelnemers plaatsen daarbij een duidelijke kanttekening: interventies mogen niet zo aantrekkelijk worden vormgegeven dat zij averechts werken. Trainingen en campagnes moeten voorkomen dat e-fietsen daardoor extra worden gepromoot of gestimuleerd: het doel is veiliger gedrag, niet het vergroten van de aantrekkingskracht van de e-fiets onder jongeren.

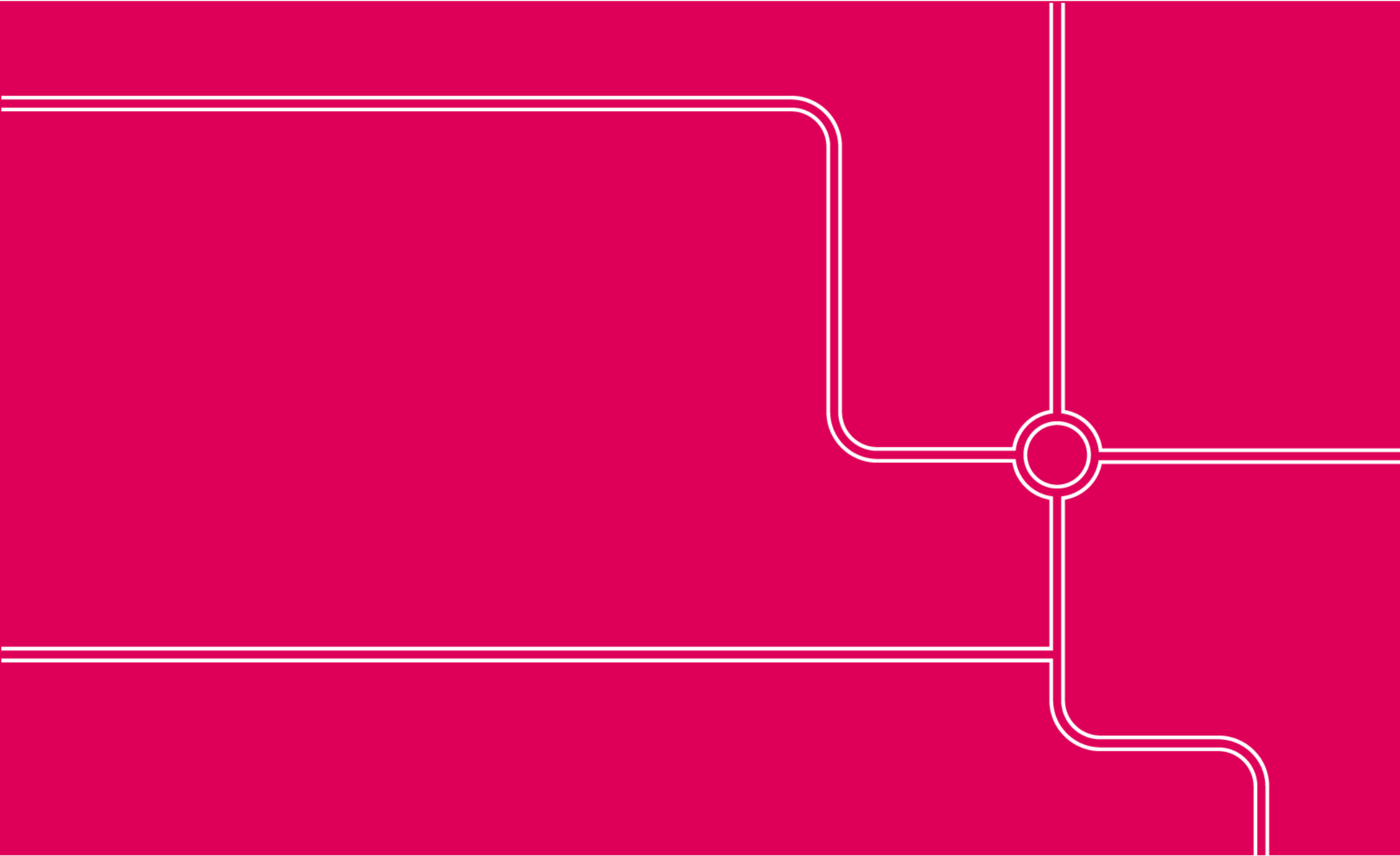
3. Algemene overwegingen

Aan het eind van de expertbijeenkomst gaven enkele deelnemers aan dat zij weliswaar verschillende ideeën hebben gedeeld, maar dat zij zich er tegelijkertijd van bewust zijn dat niet alle genoemde maatregelen daadwerkelijk als wenselijk kunnen worden gezien. Veel maatregelen vereisen nog verdere uitwerking en nuancering voordat zij bruikbaar zijn voor beleid. In dit verslag zijn de kanttekeningen die tijdens de bijeenkomst zijn genoemd zo volledig mogelijk weergegeven, maar in sommige gevallen ontbreken er nuances, simpelweg omdat deze niet aan bod zijn gekomen tijdens de discussies.

In deze rapportage is er bewust voor gekozen om ook bekende ideeën en maatregelen op te nemen, om zo een volledig beeld te schetsen van alles wat ter sprake is gekomen. Veel van de genoemde maatregelen zijn al (deels) uitgevoerd, onderzocht of afgewezen.

Daarnaast zijn door enkele deelnemers enkele zorgen geuit bij het overwegen van extra maatregelen. Zo vonden een aantal deelnemers het vooral van belang te voorkomen dat een grote groep gebruikers wordt belast en zich moet aanpassen vanwege een relatief kleine groep overtreders. Ook werd benadrukt dat de richting van maatregelen op de lange termijn moeten worden bekeken en dat het vooral gaat om het bewaken van de balans tussen verschillende voertuigcategorieën. De e-bike, en zeker de fatbike, heeft een zeer snelle opkomst gemaakt. Het

bijstellen van de nadelige kenmerken van de e-fietscategorie kost tijd. De verhoudingen op de weg veranderen continu en nieuwe voertuigtypen zullen de bestaande kaders blijven beproeven. Het blijft daarom volgens deelnemers van belang om de balans tussen voertuigcategorieën in de gaten te houden.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32